SKRZYDŁA i MOTOR



TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

ROK V
30 PAŹDZIERNIKA – 7 LISTOPADA 1950

NR 45 (229)



NIECH ŻYJE ZWIĄZEK RADZIECKI OSTOJA POKOJU NA ŚWIECIE!

NASZA REWOLUCJA



1917
1950

Siódmego listopada 1917 roku o świcie, z wielkiego okrętu wojennego — krążownika „Aurora", stojącego w porcie Piotrogrodu (później Leningradu) padły strzały artyleryjskie w kierunku miasta. Pod ich osłoną ruszyły do szturmu na Pałac Zimowy — siedzibę reakcyjnego rządu — oddziały rewolucyjne. Biegli robotnicy z przedmieść, studenci, uczniowie, żołnierze, parli naprzód wiedzeni jedną wspólną wolą zwycięstwa. Rozpoczęła się zaciekła, krwawa walka. Równocześnie w innych punktach miasta, a nieco później i w innych miastach Rosji rozgorzały płomienie rewolucji.

Tak rozpoczął się nowy rozdział w historii ludzkości — era Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. I choć od dnia jej wybuchu minęło już trzydzieści trzy lata, rocznica ta jest i będzie zawsze obchodzona uroczyście przez ludzi pracujących na całym świecie.

*

Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa oznaczała koniec władzy kapitalistów i obszarników w Rosji, oznaczała początek silnej władzy ludu pracującego. Wszystkie narody Rosji, żyjące na jednej szóstej kuli ziemskiej, ciemiężone dotąd przez carat, utrzymywane w ciemnocie i nędzy, uzyskały wolność narodową i wstąpiły na drogę budownictwa lepszego, szczęśliwego jutra.

Nie była to droga ani łatwa, ani prosta. Młodą Republikę Rad nękały najazdy imperialistycznych interwentów, rozrywały spiski kontrrewolucyjne wewnątrz kraju i bardzo trudna sytuacja gospodarcza. Ale partia bolszewicka pod kierownictwem Lenina i Stalina przezwyciężyła wszystkie trudności, wskazała masom ich jedynie słuszną drogę. Dziś, po trzydziestu trzech latach widzimy dobrze praktyczne wyniki tej ciężkiej i długiej walki. Socjalistyczne społeczeństwo radzieckie jest najszczęśliwszym społeczeństwem świata. Nie ma w nim wyzysku, nędzy, bezrobocia, ciemnoty, to znaczy tych wszystkich klęsk, które trapią społeczeństwa kapitalistyczne. Wspaniały stalinowski plan przeobrażenia przyrody, budowa największych na świecie hydroelektrowni, mechanizacja pracy ludzkiej, najszersze upowszechnienie kultury i oświaty — oto, czym żyją dziś narody Związku Radzieckiego. Jakże nędzne, jakże godne pogardy i nienawiści jest życie świata kapitalistycznego, nękanego wewnętrznymi sprzecznościami i kryzysami!



*

Ale Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa, owoc twórczego natchnienia największych geniuszów historii — Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina, oznaczała nie tylko zwycięstwo proletariatu w Rosji. Oznaczała także zwrotny punkt w walce proletariatu całego świata. Od tej chwili przerażeni kapitaliści wszystkich krajów ze zdwojoną energią rozpoczęli walkę z potężniejącym wciąż ruchem robotniczym, zaczęli chwytać się najpodlejszych, najbardziej nieludzkich sposobów w tej walce. Ale pomimo wzrastającego terroru imperialistów ruchy wyzwoleńcze wśród ludów uciskanych jeszcze przez kapitalizm rozszerzają się we wszystkich krajach, na wszystkich kontynentach. Walczą z imperializmem bohaterskie ludy Korei i Vietnamu, broniące swej ojczyzny, walczą francuscy górnicy, brytyjscy dokerzy, austriaccy kolejarze... Front światowego proletariatu jest silny i świadomy swych celów; próby rozbicia go spełzają na niczym. Natchnieniem w walce jest dla wszystkich jej uczestników wspaniały przykład Związku Radzieckiego i jego wielki wódz — Generalissimus Stalin.

*

Dla nas Polaków, Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa miała szczególnie doniosłe znaczenie. Dzięki władzy rosyjskiego ludu pracującego, jaką ze sobą przyniosła, odzyskaliśmy po pierwszej wojnie światowej niepodległość. Jednak prawdziwe wyzwolenie narodowe i społeczne przyniosła nam dopiero Armia Radziecka, uwalniając nas raz na zawsze nie tylko od faszystowskiego najeźdźcy, ale i od rządów

kapitalistów i obszarników.

Dlatego masy pracujące całej Polski czczą rocznicę Wielkiej Rewolucji wzmożonymi wysiłkami produkcyjnymi. Bo dla nas socjalizm — to pokój, to twórcza praca, dobrobyt i szczęście każdego prostego człowieka. Umacniając siłę naszego kraju, umacniamy siłę całego naszego obozu wolnych i szczęśliwych ludzi, a tym samym — zdobycze Rewolucji Październikowej.

*

W trzydziestą trzecią rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej serca i oczy wszystkich uczciwych, prostych ludzi na świecie zwracają się z uczuciem wdzięczności i miłości ku stolicy pokoju — Moskwie, ku wielkiemu wodzowi proletariuszy wszystkich krajów — Stalinowi. I my, którzy przepędziliśmy od siebie wyzyskiwaczy, i ci, uciskani jeszcze przez kapitalizm, jednoczymy się we wspólnej walce o najcenniejszy skarb ludzkości — o pokój. W walce jest nam przewodnikiem kraj zwycięskiego socjalizmu — Związek Radziecki.

Trzydziesta trzecia rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej jest dla nas dniem przeglądu naszych rosnących wciąż sił. Jesteśmy dość silni, aby wygrać walkę o pokój.

Niech żyje trzydziesta trzecia rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej! (wig)



LATAĆ SZYBCIEJ, DALEJ I WYŻEJ OD INNYCH

JÓZEF STALIN



POZDROWIENIA DLA BRATNIEJ ORGANIZACJI

Z okazji XXXIII rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej Zarząd Główny Ligi Lotniczej wysłał telegram z życzeniami do Centralnego Komitetu DOSAW w Moskwie. Telegram ten, jak również telegram od członków Koła Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej przy Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej we Wrocławiu zamieszczamy poniżej.

Centralny Komitet DOSAW

Moskwa

W XXXIII rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej 600 tysięczna rzesza członków Ligi Lotniczej przesyła pozdrowienia bratniej organizacji DOSAW i jej członkom.

Jesteśmy dumni, że potęga stalinowskiego lotnictwa umacnia siłę światowego obozu pokoju i postępu.

Niech rośnie i umacnia się przyjaźń polskich lotników ze stalinowskimi sokołami!

Niech żyje wódz i twórca lotnictwa radzieckiego, chorąży obozu pokoju — Józef Stalin!

Zarząd Główny Ligi Lotniczej

Warszawa

*

Centralny Komitet DOSAW

Moskwa

Członkowie Koła Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej przy Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej we Wrocławiu chcąc wyrazić głęboką wdzięczność i miłość do Wielkiego Stalina i Narodu Radzieckiego za dwukrotne odzyskanie niepodległości, za stworzenie warunków i pomocy w budowie socjalizmu w naszym kraju, zasyłają bratniej organizacji lotniczej w dniu XXXIII rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej najserdeczniejsze życzenia dalszego rozwoju.

Z Waszej pracy czerpiemy przykład, jak walczyć o pokój i budować socjalizm.

Zarząd Koła TPPR

Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LL

Wrocław



LOTNICTWO KRAJU RAD

(wg Ordina „Lotnictwo ZSRR")



Flota powietrzna ZSRR, powołana do życia i wychowana przez partię Lenina-Stalina, rozwinęła się w latach władzy radzieckiej w potężną siłę. Pod kierownictwem partii bolszewickiej i wielkiego Stalina zbudowano wielki przemysł lotniczy, wyrosły kadry lotnictwa, a przodująca wiedza lotnicza osiągnęła niezwykłe sukcesy. Związek Radziecki — to wielkie mocarstwo lotnicze.

Powietrzne siły zbrojne ZSRR, które nieśmiertelną chwałą okryły swoje sztandary bojowe, pełnią czujną straż w obronie pokojowej, twórczej pracy narodu i strzegą bacznie interesów Państwa Radzieckiego. Lotnictwo radzieckie, jako składowa część sił zbrojnych ZSRR, doskonale wyposażone w najnowsze środki techniczne stanowi potęgę groźną dla wroga. W skład powietrznych sił zbrojnych wchodzą jednostki i formacje o rozmaitym przeznaczeniu bojowym, jak: myśliwskie, bombowe bliskiego i dalekiego zasięgu, desantowo-transportowe, minowo-torpedowe, rozpoznawcze, do kierowania ogniem i pomocnicze. Wszystkie wymienione rodzaje lotnictwa zdolne są w warunkach współczesnych działań wojennych do wykonywania najbardziej skomplikowanych zadań bojowych.

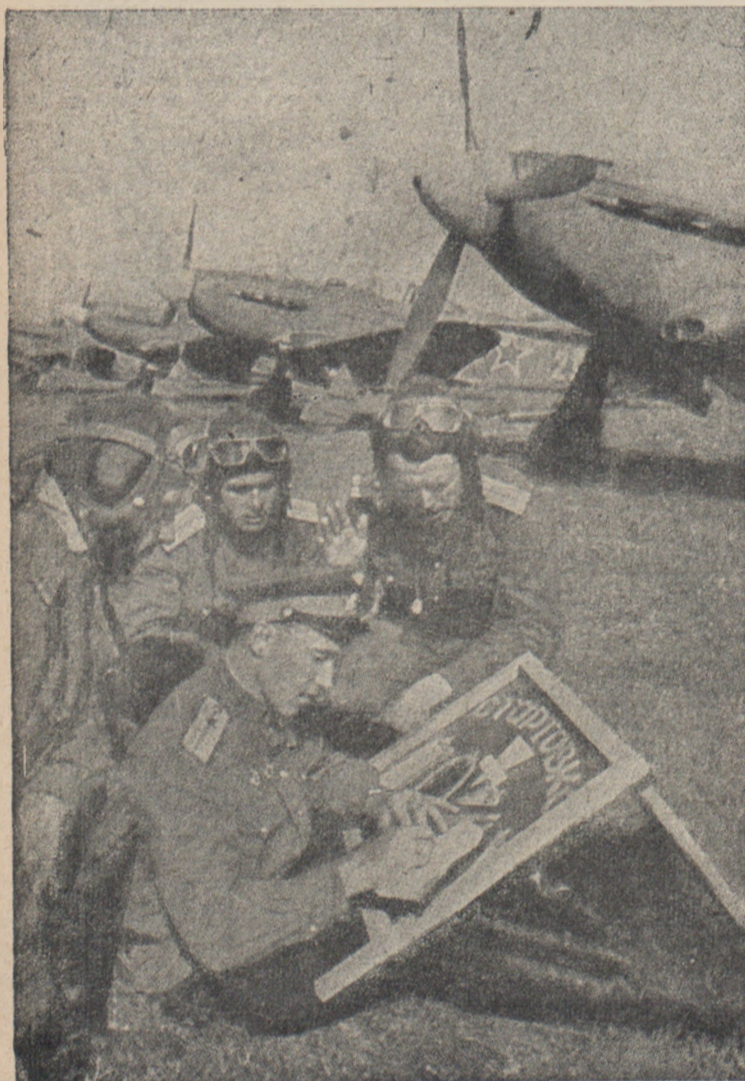
Lotnictwo cywilne odgrywa dużą rolę w gospodarce i rozwoju kultury i nauki w ZSRR. Dzięki trosce partii bolszewickiej i rządu radzieckiego rośnie ono szybko i staje się jedną z ważnych gałęzi socjalistycznej gospodarki narodowej. Lotnictwo cywilne, dysponujące szeroko rozwiniętą siecią szlaków lotniczych, pierwszorzędnym taborem samolotów i kadrami doświadczonych pilotów i techników — łączy Moskwę, stolicę ZSRR ze stolicami republik związkowych i autonomicznych republik z odległymi i trudno dostępnymi rejonami. W przeciwieństwie do krajów kapitalistycznych — lotnictwo w ZSRR stosowane jest w walce ze szkodnikami pól, sadów i pastwisk, w gospodarkach państwowych do rozsiewania nawozów sztucznych, do wykrywania obfitych bogactw naturalnych kraju, do uzdrawiania malarycznych okolic i wreszcie do niesienia ludności pomocy sanitarnej.

Radziecka organizacja lotnictwa i radziecka nauka lotnicza już w czasach przedwojennych dowiodły swej wyższości nad burżuazyjną organizacją i nauką lotniczą. Dowiodły tego liczne zwycięstwa radzieckich pilotów i konstruktorów lotniczych w walce o odległość wysokość i szybkość lotu. Wielka Wojna Narodowa ZSRR przeciw hitlerowskim Niemcom i imperialistycznej Japonii była poważną próbą dla radzieckiego lotnictwa. Flota powietrzna ZSRR wyszła z tej próby zwycięsko.

Po zwycięskim zakończeniu wojny lotnictwo radzieckie rozpoczęło nowy etap rozwoju. Na bazie pomyślnie rozwijającej się odbudowy kraju i dalszego wspaniałego postępu gospodarki narodowej ZSRR naród radziecki — pod przewodnictwem partii Lenina-Stalina — posuwa się o nowy krok naprzód w dziele odbudowy rodzimego lotnictwa. Lotnicy radzieccy z zapałem opanowują nowe środki techniczne, których pod dostatkiem dostarcza przemysł lotniczy, i podnoszą na coraz wyższy poziom sztukę latania.

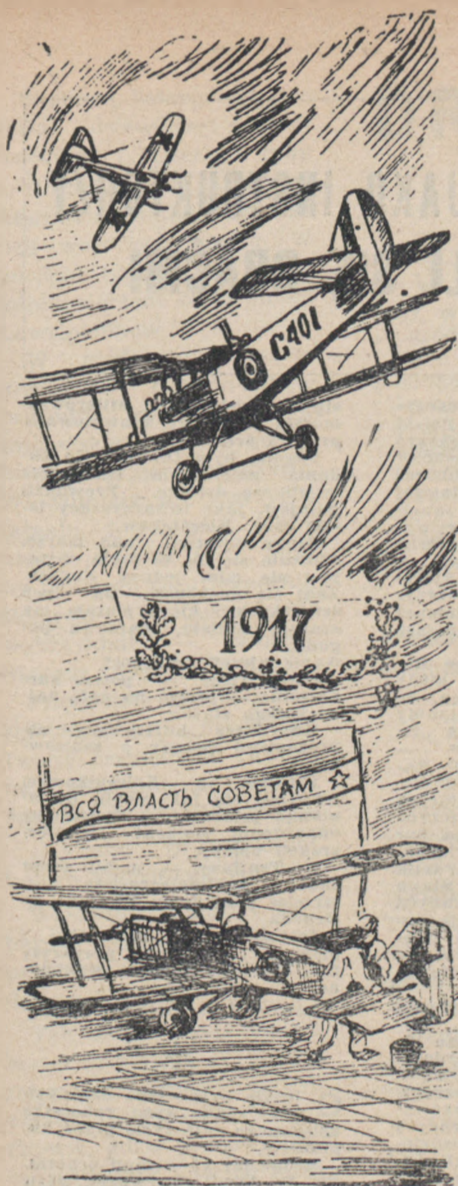
Piloci radzieccy, dumne sokoły Kraju Radzieckiego oraz krzewiciele nauki i techniki lotniczej, twórcy nowych samolotów i silników lotniczych, otoczeni są miłością i stałą opieką narodu. Państwo niczego nie żałuje dla rozwoju swego ukochanego dziecka — radzieckiej floty powietrznej. Rozwojem i wzrostem radzieckiego lotnictwa kieruje nieprzerwanie wielki wódz i nauczyciel — Generalissimus Stalin.

ZSRR, wielkie mocarstwo lotnicze, pewnie kroczy naprzód drogą dalszego umocnienia swej najpotężniejszej i przodującej w świecie floty powietrznej.



W przerwie między lotami ćwiczebnymi można opracować nowy numer gazetki ściennej. Na jej łamach omawia się wspólne osiągnięcia i bolączki, wymienia doświadczenia ze szkolenia politycznego i lotniczego.

Zdjęcie radzieckie



20 GRUDNIA 1917 R.

Ogłoszony zostaje rozkaz Ludowego Komisariatu dla spraw wojennych i morskich o formowaniu wojskowych jednostek lotniczych i balonowych.

10 SIERPNIA 1918 R.

Przy Rewolucyjnej Radzie Wojennej powstaje polowe dowództwo lotnictwa armii czynnej (w skrócie Awiadarm). Mimo nadzwyczaj ciężkiego położenia kraju, dzięki ogromnemu wysiłkowi Partii, młode lotnictwo radzieckie coraz bardziej rozszerza zakres swego działania.

26 WRZEŚNIA 1920 R.

Na mocy dekretu rządu radzieckiego powstaje Instytut Inżynierów Czerwonej Floty Powietrznej im. Żukowskiego.

8 MARCA 1923 R.

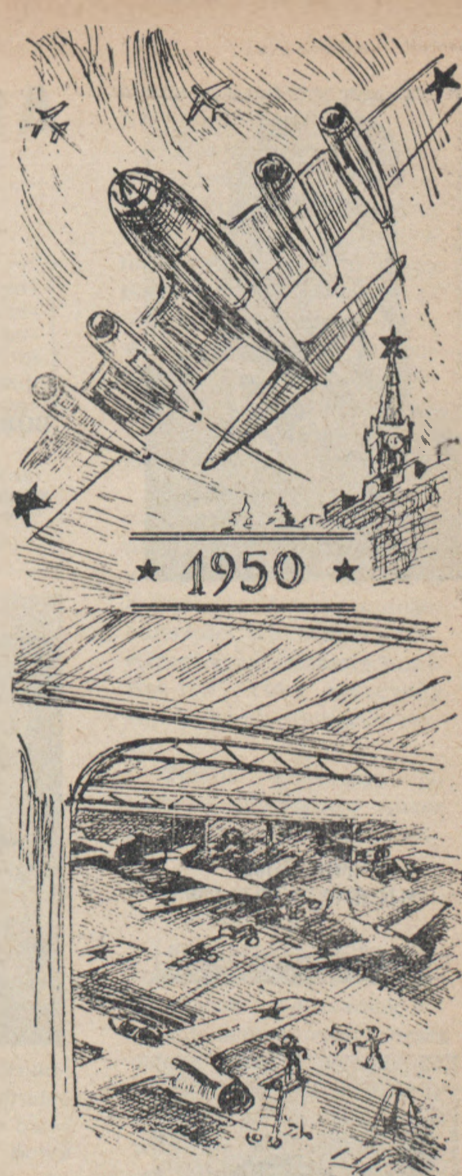
Powstaje Towarzystwo Przyjaciół Lotnictwa (ODWF), masowa organizacja społeczna, współpracująca w rozwoju lotnictwa. Do komitetu centralnego organizacji wybrano między innymi Frunzego i Dzierżyńskiego.

3 LISTOPADA 1923 R.

Odbywają się pierwsze wszechzwiązkowe zawody szybowcowe na Krymie. Począwszy od tego roku zawody szybowcowe i modelarskie odbywają się corocznie, obejmując coraz większą liczbę uczestników.

W STYCZNIU 1933 R.

Na plenum KC Wszechzwiązkowej Partii Komunistycznej (bolszewików) padają słowa Stalina: „**NIE MIELIŚMY PRZEMYSŁU LOTNICZEGO, OBECNIE U NAS ON ISTNIEJE**".



3 000 000 LOTÓW BOJOWYCH

2 100 TYTUŁÓW BOHATERA ZSRR – 63 TYTUŁY DWUKROTNEGO BOHATERA ZSRR – 2 TYTUŁY TRZYKROTNEGO BOHATERA ZSRR – NADANO PILOTOM RADZIECKIM

40 000 SZTUK SAMOLOTÓW PRODUKOWAŁ ROCZNIE PRZEMYSŁ ZSRR





ppłk. pilot
BORYS BORTKIEWICZ





mjr. pilot
MICHAŁ KITAJEW





ppłk. pilot
JAN TAŁDYKIN





kpt. pilot
OLEG MATWIEJEW



PRZYSZLI JAKO INSTRUKTORZY A STALI SIĘ BRAĆMI

Wiem. Chcesz zostać skrzydlatym obrońcą Polski Ludowej, chcesz powiększyć szeregi skrzydlatych obrońców pokoju, ale... zanim przejdziesz wyszkolenie w Lidze Lotniczej i zasiądziesz za sterem samolotu poznaj tych, którzy wyzwolili naszą Ojczyznę, płacąc za to swym życiem i krwią. A jeśli jesteś już pilotem, któremu ludowa władza dała skrzydła — tym lepiej powinieneś ich poznać. Im zawdzięczasz to, że możesz dziś latać.

Właśnie dziś w rocznicę Rewolucji Październikowej, kiedy sięgamy myślą ku temu, co jej zawdzięczamy, wspominamy tych, którzy szli w ogień „Za naszą i Waszą wolność" — żołnierzy-lotników Armii Radzieckiej.

Wspomnijmy tych, których wychowała Rewolucja, których wychowała przewodniczka narodów ZSRR, Wszechzwiązkowa Komunistyczna Partia (bolszewików) i Józef Stalin — najlepszych wypróbowanych w bojach dowódców Armii Radzieckiej, którzy uczyli młodych polskich lotników i pomogli w budowie naszego ludowego lotnictwa.

Lotnictwo Polski Ludowej zna wiele nazwisk tych, którzy przyszli do nas jako instruktorzy, a stali się serdecznymi przyjaciółmi i braćmi.

W swej drodze do zaszczytnego zawodu pilota wojskowego bierzcie wzór z pracy i walki z ludzi, którym zawdzięczamy powstanie i szybki rozwój Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego — lotników instruktorów niezwyciężonej Armii Radzieckiej.

O dwu z nich: o ppłk. Bortkiewiczu i mjr. Kitajewie chcemy Wam młodzi lotnicy opowiedzieć.



Historia mjr. Kitajewa, Bohatera Związku Radzieckiego, kawalera Krzyża Grunwaldu i Krzyża Walecznych jest krótka.

Pochodzi z rejonu Rostoku. Jako syn górnika rozpoczął w dziewiętnastym roku życia szkolenie w Aeroklubie. Służbę w lotnictwie wojskowym rozpoczął od chwili wybuchu wojny. Początkowo walczył na II Froncie Białoruskim.

W sierpniu 1944 roku odkomenderowany został do Polskiego 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego.

Brał udział w walkach wraz z 3-cim Pułkiem nad Warszawą, na Pomorzu i pomiędzy Odrą i Łabą.

106 lot bojowy — to sławne zatopienie transportu hitlerowskiego pod Kołobrzegiem, po którym Kitajew uzyskał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a także osobiste podziękowanie Generalissimusa Stalina...

Działo się to 9 marca 1945 roku. Kitajew był wtedy kapitanem i dowódcą eskadry. Po meldunku zwiadu, którego dokonały samoloty „Warszawy", wystartowali...

Polscy piloci myśliwscy doskonale spenetrowali Kołobrzeg i okolice — wykryli zbliżający się do portu duży hitlerowski morski transport konwojowany przez 4 ścigacze.

Pogoda była fatalna. Na zadania zniszczenia transportu lecieli we dwójkę. Prowadził Kitajew, jako towarzyszący leciał chor. Koleśnikow.

Kiedy wylecieli nad morze, zdawało się, że to mgła. Kitajew nie miał jednak złudzeń. Znał się doskonale na tych sztuczkach, które płatała mu czasem mglista, marcowa pogoda.

Nagle ujrzeli transport.

Ostry wiraż — potem nurkowanie — prosto na rufę największego statku.

Marynarze hitlerowscy nie próżnowali jednak z zenitówkami.

Kitajew z Koleśnikowem wywijali się jak mogli, by uniknąć postrzału. Wybrawszy odpowiedni moment Kitajew zrzucił bomby.

— Trafiony — nadał przez radio radiotelegrafista — strzelec pokładowy Kitajewa — Beneda.

Jeszcze kilka nawrotów i płonący transport przykryły fale morskie. Zadanie wykonane.

Zawrócili w kierunku bazy.



Ciężkie było jego dzieciństwo, jako syna robotnika uciskanego całe życie przez kapitalistę.

Mając lat 17 wstąpił ochotniczo do Armii Czerwonej, gdzie ukończył z doskonałym wynikiem szereg kursów i szkół. Wkrótce dzięki nieprzeciętnym zdolnościom został dowódcą eskadry.

Gdy odkomenderowano go do Wojska Polskiego pamiętał o pożegnalnych słowach dowódcy.

— Odchodzicie towarzysze do tworzącego się od podstaw Wojska Polskiego, aby wyszkolić nowych lotników, aby szkolić nowe zastępy powietrznych obrońców Polski Ludowej.

Godnie wykonał to zadanie.

Będąc wzorem żołnierza strzegł dyscypliny wojskowej i regulaminów. Doskonale łączył wyszkolenie lotnicze z politycznym. Był surowy, ale sprawiedliwy. Wymagał maksymalnego wysiłku w nauce. Ceniono w nim pilota, kolegę, przełożonego — słusznie cieszył się autorytetem.

Kochali go podchorążowie.

Był nim ppłk pil. Borys Bortkiewicz, odznaczony Orderem Czerwonej Gwiazdy, kawaler Krzyża Grunwaldu III klasy, Orderu „Polonia Restituta" V klasy, współorganizator i jeden z najbardziej zasłużonych lotników Oficerskiej Szkoły Lotniczej, wychowawca najmłodszego pokolenia polskich lotników.

Zginął śmiercią lotnika, ucząc Polaków sztuki latania. Niezapomniany dowódca i wychowawca wypełnił do końca powierzone mu zadanie. Pozostanie on na zawsze w naszej pamięci, jako symbol sojuszu bratnich skrzydeł — polskich i radzieckich.

(kon)

DROGA BOHATERA

MIKOŁAJ BOBROW

W czasie Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny naród radziecki wydał tysiące bohaterów, gotowych oddać swe życie za radziecką ojczyznę i za komunizm. Jednym z nich był dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, pułkownik gwardii — Włodzimierz Ławrinienkow.

Powieściopisarz Mikołaj Bobrow napisał o nim powieść opartą na prawdziwych dziejach. Jest to powieść o młodym radzieckim stolarzu, który w czasie wojny osiągnął sławę pierwszorzędnego lotnika myśliwskiego.

Poniżej drukujemy fragmenty z powieści M. Bobrowa o Włodzimierzu Ławrinienkowie. **(red.)**

W zimną, listopadową noc tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku z Rostowa nad Donem w kierunku Stalingradu pędził wojskowy pociąg W pociągu tym jechał młody lotnik, sierżant Włodzimierz Ławrinienkow.

W niedawnej jeszcze przeszłości Ławrinienkow pracował jako stolarz w smoleńskiej fabryce świec. Stojąc przy warsztacie, Włodzimierz nie marzył o lataniu. I kto wie, jakby ułożyło się jego życie, gdyby pewnego razu pomocnik stolarski, Waniusza, nie wykrzyknął: — Włodku, idziemy uczyć się latać!

Przyjaciele zgłosili się do smoleńskiego aeroklubu. Iwana przyjęto od razu, a na Włodzimierza doktór spojrzał i pokiwał głową:

„Kiepsko ze wzrostem, kolego Ławrinienkow".

Włodzimierz musiał bardzo długo zabiegać o przyjęcie do aeroklubu i dopuszczenie do nauki.

Tak więc młody stolarz został lotnikiem. W piątym miesiącu wojny opuścił szkołę pilotażu w Czernichowie, gdzie pracował jako instruktor i jechał teraz do Stalingradu, gdzie miał pełnić służbę w powietrzu.

Po dziewięciu miesiącach na olbrzymich przestrzeniach donieckich i wołżańskich stepów, nad którymi pełnił Włodzimierz swoją służbę, rozgorzała wielka bitwa stalingradzka. Bitwa, która była zwiastunem zmierzchu hitlerowskiej potęgi.

Lotnictwo weszło w ścisłe współdziałanie z wojskami frontu stalingradzkiego.

Stalingradzka bitwa powietrzna była dla Włodzimierza Ławrinienkowa wielką szkołą bojową. W walkach z doborowymi faszystowskimi lotnikami 4 powietrznej armii Richthofena, podnosił on swoje umiejętności, rozwijał odwagę i orientację bojową.

Oto jeden z epizodów bojowej działalności Ławrinienkowa w czasie bitwy stalingradzkiej.

* * *

Sytuacja z dnia na dzień stawała się bardziej gorąca. Faszystowskie nurkowce dzień i noc bombardowały pozycje wojsk radzieckich. Twierdza nadwołżańska paliła się, wstrząsała od ciągłych wybuchów, ale pozostawała niezwyciężona.

Pewnego dnia Ławrinienkow wykorzystując chwilę krótkiego odpoczynku leżał na spalonej od słońca murawie lotniska. Niedaleko znajdowało się dowództwo pułku. W pewnej chwili zobaczył idącego w jego kierunku dowódcę, który zawołał: Ławrinienkow, Ławrinienkow, proszę do mnie!

Włodzimierz pobiegł na spotkanie. Zorientował się że chodzi o lot bojowy. W sztabie dowódca pułku omówił zadanie Ławrinienkow szybko złożył mapę, wsunął ją do mapnika i pospieszył do samolotu.

— Towarzyszu lejtnancie — usłyszał po drodze głos podoficera pocztowego — otrzymaliśmy nowy numer czasopisma. Popatrzcie, tutaj o was..

— Nie mam czasu, kapralu — rzucił Włodzimierz.

— Proszę tylko popatrzeć na swój portret — nastawał w dalszym ciągu pocztowy, odsłaniając stronicę, na której rzeczywiście widniała fotografia Ławrinienkowa, a poniżej artykuł o nim samym.

— Przeczytam po powrocie z lotu!

Kilka minut później czwórka myśliwców prowadzona przez Ławrinienkowa, podchodziła do stacji kolejowej. Jeszcze z dużej odległości Włodzimierz spostrzegł krąg „Messerschmitów-110", które szykowały się do bombardowania stacji.

„Trzeba zniweczyć ich plan — przemknęło przez głowę Włodzimierza — mamy większą wysokość".

Nadał przez radio:

— Atakujemy!

Ławrinienkow ostro podciągnął maszyny w kierunku słońca. Na ułamek sekundy słońce odbite przez osłonę kabiny oślepiło go, ale Włodzimierz zaraz rzucił się w dół do ataku. Zdawało się, że powietrze samo rozstępowało się przed nim. Zawisł nad wrogiem groźny i nieubłagany. Sekunda... dwie! Ławrinienkow nurkował na faszystowski samolot, jak jastrząb, całym ciałem. Jego palec nacisnął spust, jeszcze jedna seria — zdaje się ostatnia. „Messerschmitt-110" mignął krótkim, oślepiająco białym płomieniem i zaczął się rozsypywać w powietrzu.

Dwa „Me" od razu zrzuciły bomby nie dochodząc celu i rozpoczęły odwrót Za nimi poszły w pościg myśliwce Baranowa i Riazanowa. Ławrinienkow i Sidorow zdecydowali się zająć tymi „Me", które pozostały nad celem. Po wykonaniu szybkiego zwrotu Ławrinienkow znów znalazł się z tyłu faszystowskiego samolotu. Drugiego zaczął „obrabiać" Sidorow.

(tłum. Kurowski)



LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE w ZSRR





200 000 km. długości mają obecnie lotnicze linie komunikacyjne Związku Radzieckiego.

Na obszarze ZSRR dwukrotnie większym od powierzchni USA zamieszkuje 193 miliony ludności. Najlepsza nawet komunikacja lądowa czy morska nie może zapewnić jednak szybkich połączeń pomiędzy odległymi jego krańcami. Olbrzymi rozwój przemysłu radzieckiego w ciągu 33 lat budownictwa socjalistycznego postawił przed komunikacją ZSRR poważne zadania. Od jej sprawnego funkcjonowania zależała w dużej mierze realizacja stalinowskich pięciolatek. Radziecki Rząd i Partia zdawały sobie z tego sprawę już w początkach organizacji transportu ZSRR.

Ich uwaga skierowała się ku lotnictwu. Pierwsza regularna linia lotnicza została założona w roku 1921 pomiędzy Charkowem a Moskwą. Była ona obsługiwana przez samoloty typu „Ilia Muromiec"

W roku 1922 z inicjatywy Lenina uruchomiono komunikację lotniczą pomiędzy Moskwą, Smoleńskiem i Królewcem.

W roku 1932 powstaje państwowe przedsiębiorstwo pod nazwą „Aeroflot", obsługujące łącznie 26 000 km linii lotniczych.

Już w roku 1934 długość linii „Aeroflot" (45 500 km) przewyższa długość wszystkich linii Stanów Zjednoczonych.

Rozwija się także lotniczy transport towarów. W roku 1939 lotnictwo ZSRR przewozi ponad 40 000 ton towarów. Największy przewóz ładunków zanotowano na liniach syberyjskich, gdzie dostarczano towary odległym miastom i osiedlom położonym w głębokiej tajdze i tundrze. W roku 1950 „Aeroflot" przewiezie pół miliona ton ładunków.

Ten wspaniały rozwój radzieckiego transportu lotniczego możliwy był dzięki stworzeniu własnej potężnej bazy przemysłowej. Zaopatrzyła ona lotnictwo Kraju Rad w nowoczesny i niezawodny sprzęt.

Pierwszorzędne znaczenie w organizacji lotnictwa radzieckiego mają kadry doskonale wyszkolonych pilotów. Wymaga się od nich wielu umiejętności, hartu ducha i doświadczenia. Warunki lotu nad skutą lodem tundrą, nad tajgą, stepami czy szczytami gór są krańcowo różne. Wielu pilotów jest posiadaczami tytułów „milionerów powietrznych". Wśród nich wyróżnić należy Eugenię Lemieszonok, pilotów Szebanowa, Nowikowa, Matwiejewa, Tarana i wielu innych.

Tak więc dzięki szczególnej trosce partii i jej wodza Józefa Stalina, dzięki rozwojowi wielkiego przemysłu, wreszcie dzięki kadrom wspaniałych pilotów stworzone zostało w Związku Radzieckim w ciągu niespełna 30 lat potężne lotnictwo cywilne. Służy ono sprawie pokoju i budowie komunizmu.

Ran.

ROZWÓJ LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO W ZSRR W CYFRACH

Rok	Ilość przelecianych kilometrów	Ilość pasażerów	Ilość towarów w tonach	Długość linii w km
1921	32 250	65	2 000	750
1922	152 980	319	21 430	1 250
1923	377 710	1 433	27 885	1 610
1924	541 000	2 618	48 000	4 400
1825	894 000	3 398	76 000	4 984
1926	1 313 000	4 035	84 000	6 392
1927	1 451 000	7 079	170 381	7 022
1928	3 216 000	7 500	200 500	11 427
1929	4 518 5.4	11 200	321 987	18 461
1933		42 700	1 967 385	53 182
1934	12 000 000	63 000	4 200 0 0	68 050
1940		358 800	59 920 000	138 800
1947		1 500 000	90 000 000	145 000
1950	130 000 000			222 400

PROCENTOWE ZESTAWIENIE ILOŚCI SAMOLOTÓW KOMUNIKACYJNYCH KONSTRUKCJI ZSRR I ZAGRANICZNEJ

Rok	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Konstr. ZSRR	0%	39%	51,8%	63,1%	68,9%	87,4%	96,2%	99%	100%
Konstrukcji zagr.	100%	61%	48,2%	36,9%	31,1%	12,6%	3,8%	1%	0%





Aleksy Maresjew, Bohater Związku Radzieckiego — prawdziwy człowiek, który dzięki żelaznej wytrwałości, mimo, że został kaleką — latał, służąc swojej Ojczyźnie w walce z najeźdźcą hitlerowskim.

Maresjew wiedział o co walczy. Walczył o wolność swojego narodu, o życie i wolność ludzi swojej Ojczyzny, o pokój na świecie, któremu zagrażał faszysta.

Wielkim pomnikiem ku czci bohatera jest książka, którą napisał Borys Polewoj, upamiętniając dzieje tego prawdziwego człowieka. Takich ludzi, jak Maresjew jest tysiące w ZSRR. Tacy ludzie, nasi najlepsi przyjaciele, potrafią zawsze i skutecznie obronić wolność swojej Ojczyzny i wywalczyć pokój na świecie.

Anna Bodriagina jest wychowanką leninowsko-stalinowskiego Komsomołu. Przebyła w powietrzu ponad 3 600 godzin, na zawodach lotniczych DOSAW-u zdobyła pierwsze miejsce, a w dniu 12 września 1949 roku ustanowiła rekord szybkości dla samolotów sportowych II kategorii, przelatując trasę 100 km ze średnią szybkością 245 km godz.

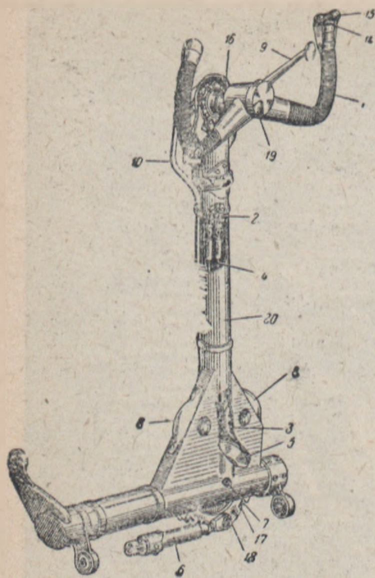
Związek Radziecki jest ojczyzną spadochroniarstwa. W rękach radzieckich skoczków są niemal wszystkie światowe rekordy spadochroniarskie. Skoki, jakich dokonują radzieccy spadochroniarze, są niedościgłym wzorem dla spadochroniarzy innych państw.





STEROWNICE SAMOLOTÓW RADZIECKICH

TADEUSZ KOŁACIN



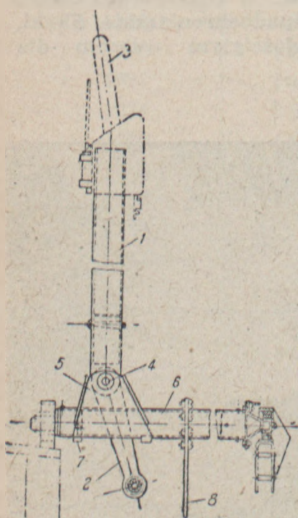
Rys. 1

Sterownica samolotu Pe-2: 1 — rączki sterownicy; 2 — połączenie łańcucha Galla z linkami sterowymi; 3 — rolki; 4 — ściągacze; 5 — rozdzielacz, do którego są przymocowane linki sterowe; 6 — drążek do dźwigienki przenoszącej ruch; 7 — oś rozdzielacza; 8 — osłona rolek; 9 — dźwignia sterująca klapy; 10 — przewód elektryczny; 14 — spust bombowy.



Rys. 2

Typy rękojeści drążków sterowych.



Rys. 3

Tak oto wygląda drążek sterowy samolotu ŁAGG-3. 1 — rura główna drążka sterowego; 2 — dźwignia prowadząca drążki steru głębokości; 3 — rękojeść; 4 — sworzeń główny stanowiący oś obrotu.

Pilot oblatywacz lekkim ruchem wprowadził maszynę w prawy zwis i szerokim skrętem podchodził do lądowania. Maszyna posłuszna najlżejszym drgnieniom dźwigni sterowych celowała dokładnie w duży znak lądowania. „Jak miękko chodzi za drążkiem — pomyślał pilot — nie ma najmniejszego luzu.“ Uważnie spojrzał na błyszczący drążek sterowy.

Był on zupełnie podobny do drążka samolotu Ł. A. G. G.-3. Stanowił typ z tzw. rurą podłużną, tj. zamocowany był na duraluminiowej rurze, której oś biegła równolegle do osi podłużnej samolotu. Zamocowanie miało formę dwóch trójkątnych blach odpowiednio wygiętych (rys. 1 odnośnik 5). Przez blachy te i przez drążek przechodził sworzeń, który stanowił oś obrotu. Poniżej drążka była przymocowana dźwignia, za pomocą której pilot poruszał ster głębokości. Koniec dźwigni obracając się dokoła sworznia (4) powodował przesuwanie się drążków sterowych, które wychylały stery. Do podłużnej rury była przymocowana dźwignia, do której dochodziły linki do sterowania lotkami. Wychylenie drążka powodowało ściągnięcie górnej lub dolnej linki, która z kolei wychylała lotki. Górną część drążka stanowiła rura aluminowa. Na końcu tej rury w dużym stalowym uchwycie była zamocowana rękojeść w kształcie tzw. „rogów baranich“ (rys. 2). Oprócz tego w głowicy drążka sterowego było zamocowane kilka dźwigni i przycisków, służących do uruchomienia k. m-ów, klapek wyważających hamulców itp.

Jak to wszystko jest doskonale skoncentrowane — myślał pilot — wystarczy, nie puszczając drążka z ręki nacisnąć guzik, aby uruchomić klapy czy też oddać serię z k.m-ów. Starsze typy drążków nie były tak wygodne. Miały rękojeść prostą w kształcie normalnego uchwytu. Czasami nie było żadnych pomocniczych urządzeń sterowych przy drążku, a aby uruchomić klapy trzeba było sięgnąć ręką do osobnej dźwigni.

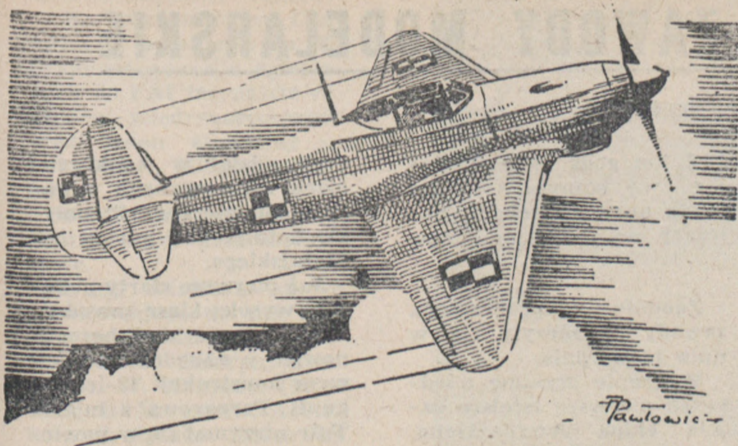
A jakie doskonałe są nasze radzieckie wolanty — kontynuował swe myśli pilot oblatywacz. Jak bardzo zróżnicowane konstrukcyjnie. Niektóre, umieszczane w dużych samolotach pilotowanych przez dwóch pilotów, rozgałęziają się ku górze i mają dwa osobne koła sterowe. Inne połączone w swej dolnej części poprzeczną rurą, stanowią jakby dwa oddzielne wolanty. Jeszcze inne mają górną część ruchomą dającą przekładać się w lewo lub prawo. Wolanty przeznaczone tylko dla jednego pilota stanowią jedną sztywną całość. Wolant taki składa się w górnej swej części z koła sterowego lub dwóch rączek kierownicy.

W tej chwili pilot przypomniał sobie swą dawną maszynę Pe-2. Jej piękny doskonale wyważony wolant składał się w głównej swej części z rury wykonanej z duraluminiowego stopu. Rura ta u góry zespawana, miała zamocowany na odpowiednich łożyskach wałek. Na wałek ten nasadzone były uchwyty kierownicy, za które trzymał pilot. Z drugiej strony wałek kończył się kółkiem zębatym, na którym pracował łańcuch Galla (podobny do łańcucha rowerowego). Końce tego łańcucha wpuszczone były w główną rurę wolanta i tu łączyły się za pomocą ściągien z linkami sterowymi. Linki następnie przechodziły przez rolki i były zamocowane przy pomocy specjalnych zakończeń główkowych na rozdzielaczu w kształcie koła. Rozdzielacz poruszał drążki sterujące lotki. Główna rura jest osadzona w trójkątnym uchwycie, który jest przymocowany do tzw. poprzecznej rury. Na rurze tej znajduje się specjalna dźwignia, do której są przymocowane drążki poruszające ster wysokości. Pilot przekręcając rączki kierownicy mógł sterować lotkami, a pochylając sterownicę w przód lub w tył powodował wychylenie steru głębokości czyli wznoszenie lub opadanie samolotu. Oś obrotu całej sterownicy przechodziła przez środek dwóch kulkowych łożysk przypinanych na końcach rury poprzecznej. Całość była wykonana z lekkiego stopu duraluminiowego.

W tej chwili biały znak lądowania znalazł się kilka metrów od toczącego się po lotnisku samolotu. Pilot nie puszczając drążka z ręki przycisnął kciukiem guzik hamulca kół. Zasyczały servomotory. Samolot zaczął się toczyć wolniej. Drgnął i stanął.

MIĘDZYNARODOWE REKORDY LOTNICTWA RADZIECKIEGO

Ciężar użyteczny 1000 kg	Wysoko ć	Iu an Suchomlinow na ANГ-44-D (4 silniki M-87 po 44[illegible] M) Sewastopol 17 czerwca 1940 r. 7 134m
	Szybkość na dystansie 1000 km	Iwan Suchomlinow na ANT-44-D-28 1940 . . . . . 277,456 km/h
Ciężar użyteczny 2000 kg	Wysokość	Iwan Suchomlinow na ANT-44-D 19 czerwca 1940 r. . . . 6248 m
	Szybkość na dystansie 1000 km	Iwan Suchomlinow na ANT-44-D 7 sierpnia 1940 r. 241 909 km/h
Ciężar użyteczny 5000 kg	Wysokość	Iwan Suchomlinow na ANT-44-D 19 czerwca 1940 r 5219 m
Największy ciężar uniesiony na wysokość 2000 m		Iwan Suchomlinow na ANT-44-D 19 czerwca 1940 r. 5000 kg



ZOSTAŃ LOTNIKIEM POLSKI LUDOWEJ!

CWL NA STARCIE

WIESŁAW GÓRNICKI

Warkot silnika — to dźwięk, do którego chyba najbardziej przyzwyczaili się uczniowie wszystkich turnusów CWL. Bo i jakże tu się nie przyzwyczaić, kiedy od rana do zmierzchu terkoczą niemal nad uchem CSS-y, kiedy czas staje się dziwnie krótki i nieważny w tej oszałamiającej mieszaninie samolotów, powietrza i ludzi. Oszałamiającej, ale zorganizowanej: w CWL nic nie dzieje się bez planu! Jeżeli chcesz, bracie, zdobyć w ciągu sześciu tygodni umiejętności, pozwalające na prowadzenie samolotu w powietrzu, zabieraj się z miejsca do rzetelnej, zetempowskiej roboty!

*

Szósta rano. Pobudka, apel, słanie łóżek. Ach, te łóżka! Jak myślicie, czy łóżko ma coś wspólnego z lotnictwem? A jednak ma i to dużo. Bo przepisowe zasłanie łóżek jest drobnym wprawdzie, ale koniecznym sprawdzianem dyscypliny i porządku, a więc jednych z najważniejszych u lotnika cech.

Po śniadaniu — prasówka. Z uwagą wysłuchują chłopcy najświeższych wiadomości prasowych. Zresztą nie tylko z uwagą, bo z nienawiścią do imperialistów, do ich podłych służalców — lotników amerykańskich, którzy zrzucają bomby na bezbronne wsie i miasteczka koreańskie. Słuchają z entuzjazmem o nowych, wspaniałych osiągnięciach budownictwa socjalistycznego w naszym wolnym, szczęśliwym kraju.

A później — loty, loty, loty. Na starcie gromadzi się grupa pilotów, którzy kolejno zajmują miejsca w samolotach. Reszta czeka na swoją kolej; inna grupa odbywa szkolenie polityczne.

Jesteście pewno ciekawi, jak się odbywa taki lot z instruktorem? Z pewnością o wiele przyjemniej, niż odpowiadanie przy tablicy np. z chemii, ale i trudniej. Instruktor zachowuje się tak jakby go w ogóle nie było w samolocie i tylko poważne błędy ucznia poprawia jednym ruchem drążka lub orczyka. Poza tym uczeń ma pełną swobodę: od kołowania startu aż do lądowania.

Lot po trójkącie należy do najtrudniejszych zadań. Przed startem uczeń rysuje sobie na kartce trasę lotu ograniczoną punktami orientacyjnymi, określa na podstawie mapy kurs i nanosi szczegóły topograficzne. Na tym się oczywiście sprawa nie kończy, bo po narysowanej trasie trzeba umieć polecieć i — to jest najważniejsze — nie zbłądzić. Młody pilot ze szczególną uwagą patrzy więc na busolę, kontrolując co chwilę kurs i poprawiając go wychyleniem steru.

Kto opanował loty nawigowane, ten właściwie jest już pilotem. Pozostaje tylko najbardziej uroczysta chwila — pierwszy samodzielny lot.

*

Był to drugi lot tego dnia. Instruktor Kozielski wyskoczył z maszyny, klepnął pilota po plecach i powiada:

— No, leć bracie! A uważaj!

Sprawdza czy pilot zrozumiał zadanie, rzuca jeszcze okiem na kabinę i odchodzi.

Po chwili CSS zaczyna kołować. Sekundę, dwie co raz szybciej, jeszcze szybciej, trochę za długo — wreszcie start! Uff, jaka emocja! Kilkadziesiąt par oczu zawisło na malejącej sylwetce samolotu, chwiejącego się pod podmuchami porywistego, październikowego wiatru. Na starcie cisza; zamilkły żarty i śmiechy. Pierwszy lot kolegi jest tu zawsze wydarzeniem ogromnej wagi, no, a jeszcze w takich warunkach...

Ale samolot, a tym bardziej pilot nie myśli się poddawać kaprysom pogody. Z mozołem robi duży, bardzo duży krąg i podchodzi do lądowania, przepisowo, pod wiatr. Idzie prosto na startera — oj, za wcześnie... nie, dobrze! — wyrównuje — leci tuż nad ziemią. Wreszcie dotknął jej kołami. Pierwszy samodzielny lot jest „zrobiony"! Ale musi być jeszcze drugi. Instruktor podchodzi do pilota i wyjaśnia mu przyczyny niezupełnie poprawnego startu.

Drugi start jest zupełnie dobry, lepszy niż pierwszy. Nawet sam lot jest — o ile można stąd dostrzec — bardziej spokojny i pewny. Z lądowaniem nie ma również kłopotu.

Z maszyny wyskakuje blady ze wzruszenia ale rozpromieniony i szczęśliwy chłopak.

— Obywatelu instruktorze — mówi zdyszany — melduję się po locie!

Instruktor się uśmiecha i mocno potrząsa mu rękę. Polsce ludowej przybył jeszcze jeden pilot, jeszcze jeden skrzydlaty obrońca pokoju.

A na starcie chłopcy już się szykują do „laszowania naziemnego". Stara, jak lotnictwo, tradycja nie ginie; delikwent przychodzi z uśmiechem, ściska wyciągnięte ręce kolegów i bez słowa poddaje się bolesnej wprawdzie, ale tradycyjnej ceremonii...

I tak dzień po dniu... Nauka i loty, teoria i praktyka... Chłopcy są szczęśliwi. Synowi ubogiego chłopa z Podkarpacia, warszawskiemu gazeciarzowi, synowi robotnika z Pafawagu — władza ludowa dała możliwości szkolenia się, otworzyła im drogę do lotnictwa. Jakże nie być szczęśliwym!

A czy ty, Czytelniku, chciałbyś zostać pilotem? Latać w jednej eskadrze z najlepszym swym kolegą, omawiać na zebraniu ZMP-owskim współzawodnictwo w lataniu? Jeżeli tak — pamiętaj — podania trzeba kierować do Zarządu Powiatowego ZMP. Liga Lotnicza wyszkoli cię na pilota. Zostań pilotem — skrzydlatym obrońcą Polski Ludowej.

Po odbyciu lotów następuje wymiana doświadczeń no i... wrażeń. Wspólna narada nad popełnionymi błędami zapobiega ich powtarzaniu — podnosi poziom wyszkolenia. Foto LL



XIX WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY MODELARSKIE

(dokończenie z nr. 43)

Po obliczeniu wyników pierwszych dni zawodów na czoło wysunęła się ekipa z Azerbejdżanu, odbierając „tradycyjne" już pierwszeństwo ekipie moskiewskiej.

W grupie młodszych modelarzy (do lat 19) pierwsze miejsce utrzymała ekipa obwodu Leningradzkiego. W grupie natomiast wyczynowców — ekipa z Nowosybirska. Naturalnie wyniki te pod koniec zawodów ulegną zmianie, bo konkurencja zespołów jest bardzo silna.

Już podczas pierwszego dnia zawodów wykonano 435 startów. Modele wylatały w sumie 14 godzin 45 minut. Największa ilość godzin należy z tego do modeli szybowców.

Wśród zawodników znajdują się również dziewczęta. Uczennica 10 klasy szkoły podstawowej w Tbilisi, Ludmiła Kanonec zajmująca się od dwóch lat małym lotnictwem, przyjechała na zawody z trzema modelami szybowców (bo tę kategorię obrała jako swoją specjalność) i już w pierwszych startach uzyskała najlepszy wynik dnia. Jej szybowiec utrzymał się w powietrzu 35 minut 40 sekund, przelatując 38 kilometrów.

W trzecim dniu zawodów ustalono nowy wszechzwiązkowy i międzynarodowy rekord w kategorii modeli na uwięzi (z silnikiem do 2,5 cm³).

Jak wiadomo, posiadaczem rekordu międzynarodowego był Michał Wasilczenko z Moskwy. Ale Wasilczenko posiada brata Włodzimierza, który mieszka w Dniepropetrowsku i również buduje modele na uwięzi. Na zawodach bracia spotkali się — i rekord Michała przeszedł na konto Włodzimierza.

Podczas gdy poprzedni rekord Michała wynosił 89,938 km/godz, to Włodzimierz bardziej „zaokrąglił" ten wyczyn, gdyż jego model osiągnął prędkość 95 km/godz. Oto przykład rodzinnego współzawodnictwa.

W tym samym dniu Nowosybirak Jerzy Zacharow dotrzymując podjętych zobowiązań ustalił nowy rekord międzynarodowy w kategorii modeli wodnopłatów bezogonowych z napędem gumowym. Lot modelu trwał 1 min 36 sek. Osiągnięta odległość lotu wyniosła 440 metrów.

Z lepszych osiągnięć tego dnia należy wymienić również lot modelu na uwięzi konstrukcji Kutejnikowa, który osiągnął prędkość 67,8 km/godz (w kategorii modeli z silnikiem do 5 cm³) oraz lot szybowca jednego z członków ekipy leningradzkiej. Model ten utrzymał się w powietrzu 1 godz 30 min pokrywając odległość około 40 km.

W dniu 11 sierpnia nie odbył się ani jeden start ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne.

Wynagrodzeniem za ten nielotny dzień był 12 sierpnia, w którym ustalono nowy rekord międzynarodowy w klasie modeli bezogonowych na uwięzi /do 5 cm³/. Model konstrukcji leningradczyka Wiaczesława Simonowa osiągnął prędkość 99,2 km/godz przewyższając tym samym o 12 km/godz uprzedni rekord, należący do O. Gajewskiego.

*

Zgodnie z programem, zawody zakończyły się w dniu 14 sierpnia.

W grupie uczniów młodszych pierwsze miejsce zajęła ekipa Azerbejdżanu, drugie ekipa z Leningradu, trzecie z Moskwy.

W grupie uczniów starszych pierwsze miejsce zajęli modelarze moskiewscy, przed leningradczykami i nowosybirakami. W grupie wyczynowców pierwsze miejsce zdobyła ekipa z Nowosybirska, a drugie z Moskwy.

*

Na zakończenie zawodów wszechzwiązkowych rozpoczęły się trzydniowe zawody 50 wyczynowców biorących udział w konkurencjach rozgrywanych o puchar Ministerstwa Przemysłu Lotniczego i puchar im. Możajskiego.

Już pierwsze starty pokazały wysoką klasę zawodników. Na przykład bezogonowiec z napędem silnikowym konstrukcji 13-letniego B. Parparowa z miasta Tuły utrzymał się w powietrzu 1 godz. 35 min., przelatując odległość 38 km i osiągając wysokość 1 780 m.

W ogóle na XIX zawodach wszechzwiązkowych dużą ilość rekordów zdobyły bezogonowce, bo również w kategorii modeli szybkościowych (po prostej) osiągnięto wynik 48,720 km/godz. Ten nowy rekord należy do modelu E. Rakowa z Moskwy.

Padają nowe rekordy. Model silnikowy konstrukcji L. Sekirina utrzymał się 4 godz 2 min 30 sek. przewyższając uprzedni światowy rekord Lubuszkina o 13 min 45 sek. Na marginesie tego rekordu warto zaznaczyć, że podczas kontroli lotu przez samolot „Jak-18" samolot zmuszony został po 4 godzinach lotu do zaniechania pogoni, gdyż wyczerpał się zapas paliwa. Dopiero na radiowe wezwanie przyleciał drugi „Jak", który śledził dalszy lot modelu. Chyba pierwszy raz w historii lotnictwa, model przekroczył granicę normalnego zasięgu lotu samolotu!

Lew Sekirin od 10 lat zajmuje się konstruowaniem modeli. W zawodach wszechzwiązkowych bierze udział po raz trzeci. Jego model rekordowy wymagał 12 miesięcy czasu budowy i starannego oblatania.

W kategorii modeli szybowców nowy rekord wszechzwiązkowy ustalił model Sorokina z Leningradu. Model ten przeleciał odległość 72 km. przekraczając o 8 km. uprzedni rekord sprzed 11 lat.

W kategorii modeli redukcyjno-latających, model Leonida Szemuratowa z Tbilisi utrzymał się w powietrzu 1 godz. 59 min., przelatując odległość 72 km. Nowy rekord wszechzwiązkowy!

Według obliczeń komisji w czasie dwunastodniowych zawodów modelarze radzieccy przewyższyli 77 razy międzynarodowe i



Silniki odrzutowe modelarzy radzieckich działają bez zarzutu. Dzieje się to tylko dlatego, że konstrukcje swoje opierają oni na ścisłej wiedzy teoretycznej połączonej w odpowiedni sposób z praktyką.

Na zdjęciu: przygotowanie do lotu modelu z silnikiem odrzutowym w czasie XVIII Zawodów Wszechzwiązkowych w roku 1949.

Zdjęcie radzieckie

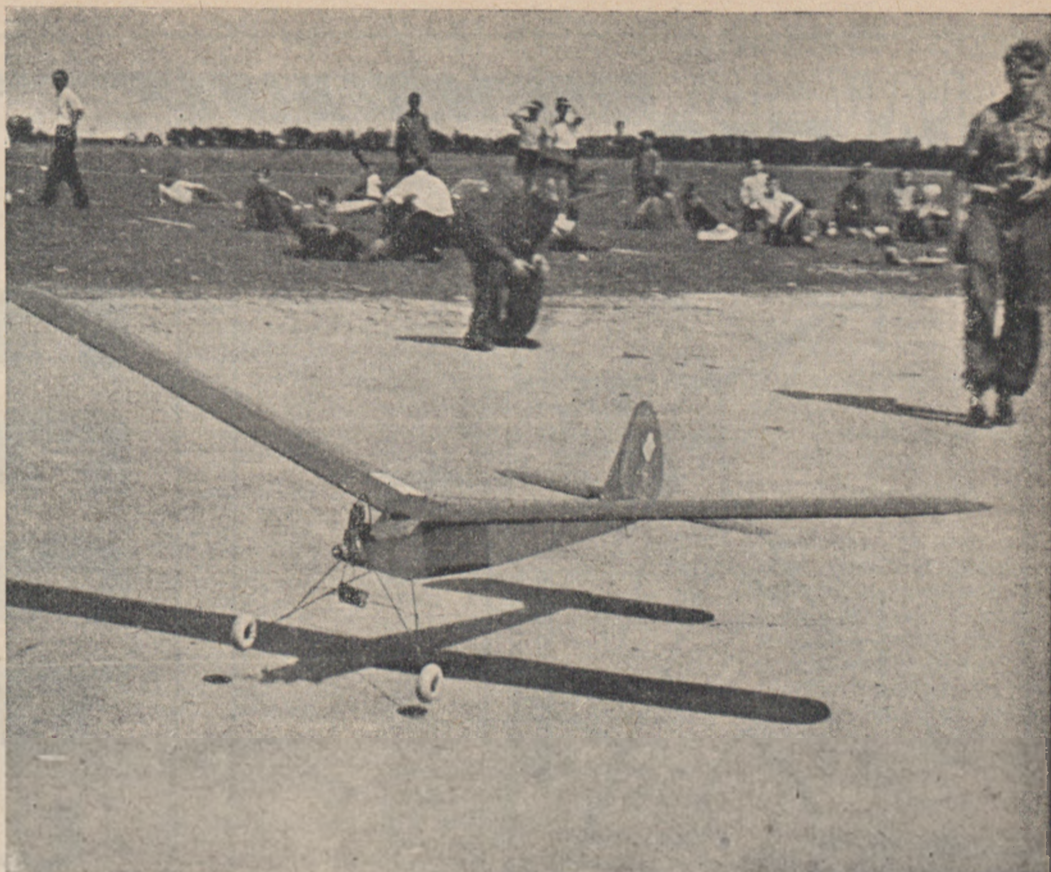
wszechzwiązkowe rekordy.

Za pośrednictwem Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa zostanie zgłoszonych do FAI trzynaście rekordów międzynarodowych oraz jeden absolutny — światowy (długotrwałości lotu).

36 rekordów zanotowano, jako wyczyny wszechzwiązkowe.

Tytuły mistrzów sportu modelarskiego na rok 1950 otrzymali następujący zawodnicy: L. Sekiryn, (Iwanowo), W. Nasonow (Moskwa), B. Martynow, A. Rakow, E. Szenin (Moskwa), G. Łubuszkin, B. Subbotnin, M. Wasilczenko (Moskwa), A. Alechincew (Ukraińska Republika), L. Sorokin (Leningrad), B. Parparow (Tuła) i M. Kutcer (Estońska Republika).

Zawody zakończyły się w dniu 18 sierpnia. Tak jak co roku opuszczenia flagi zawodów dokonał najlepszy modelarz. W tym roku zaszczyt ten przypadł w udziale posiadaczowi światowego rekordu długotrwałości — L. Sekirinowi.



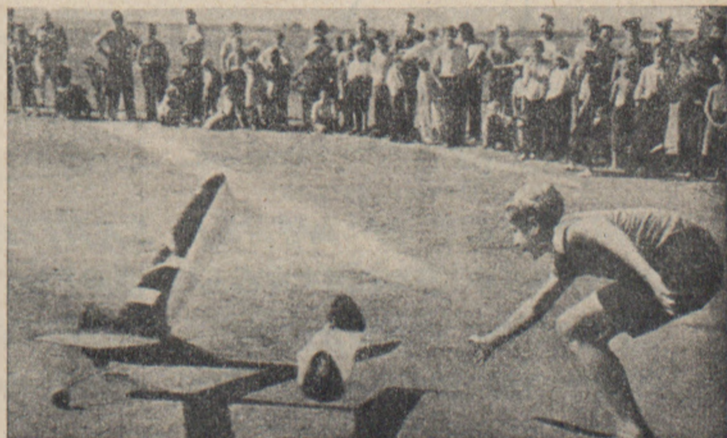
Zawody Wszechzwiązkowe są co roku wielkim przeglądem osiągnięć małego lotnictwa w ZSRR. Nigdzie na świecie modelarstwo lotnicze nie jest tak masowym sportem, jak w Związku Radzieckim, gdzie rozwija się pod opieką państwa w wielkiej organizacji DOSAW. O masowości, jak i wynikających stąd wyczynach świadczą rok rocznie podwyższane wyniki rekordów wszechzwiązkowych, międzynarodowych i światowych. Małe lotnictwo ZSRR przoduje na całym świecie!

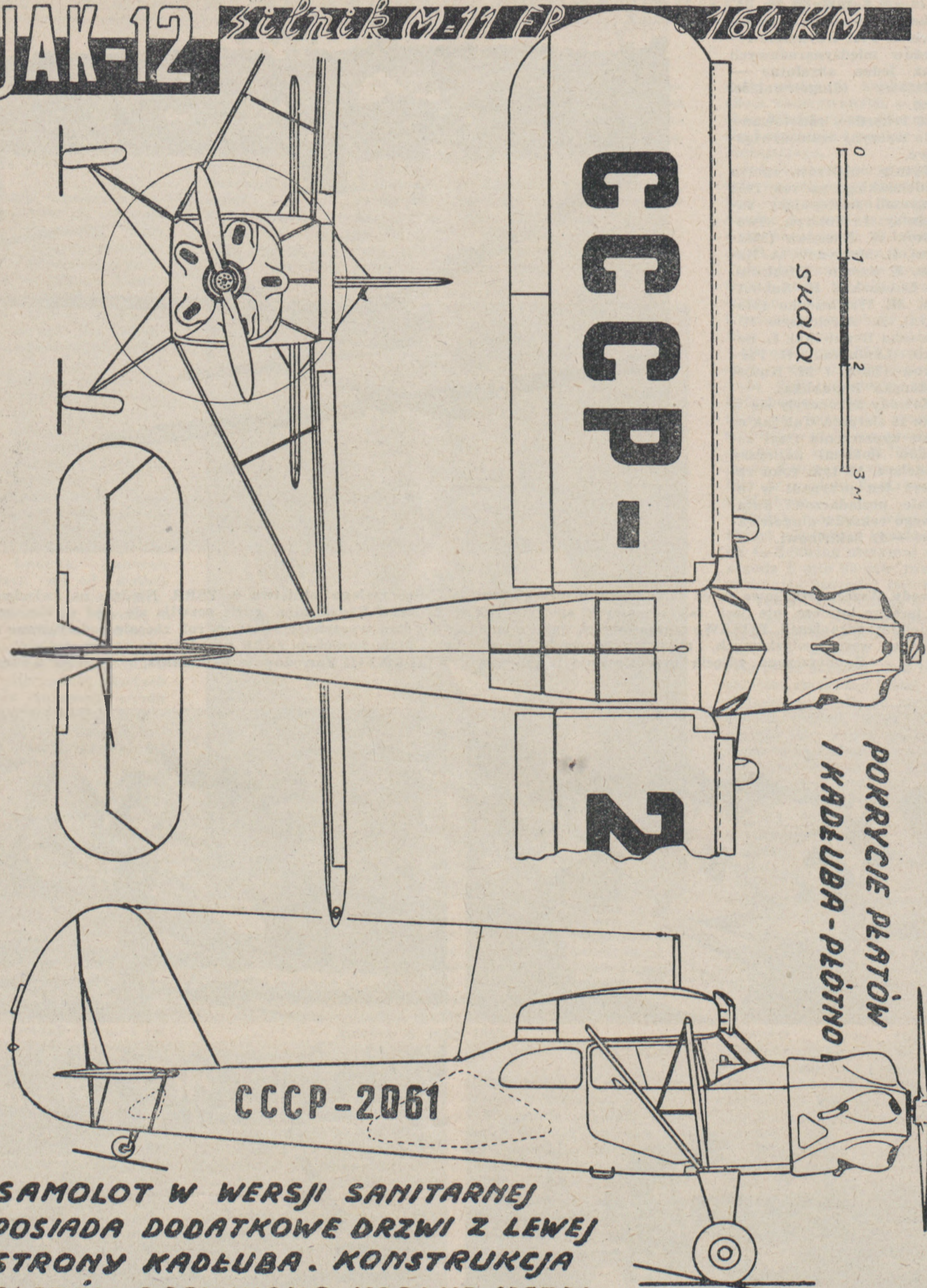
Zamieszczone zdjęcia przedstawiają fragmenty z XVII i XVIII Zawodów w Silikatnaja. Zdjęcia radzieckie










JAK-12
silnik M-11 FR 160 KM
CCCP-2
skala
0
1
2
3 m
POKRYCIE PŁATÓW I KADŁUBA - PŁÓTNO
CCCP-2061
SAMOLOT W WERSJI SANITARNEJ POSIADA DODATKOWE DRZWI Z LEWEJ STRONY KADŁUBA. KONSTRUKCJA PŁATÓW DREWNIANA, KADŁUB METAL.
F. PAWŁOWICZ

Leży przede mną duża paczka listów. Nadeszły od czytelników SiM-u, z całej Polski. Treść większości listów — niemal jednakowa: autorzy proszą o informacje w sprawach szkolenia lotniczego. Wszystkich ich ożywia jedno wielkie pragnienie: zostać lotnikiem, skrzydlatym obrońcą granic naszej ojczyzny, oddać swe siły, zamiłowanie i zdolności Ludowej Polsce, służyć narodowi w lotniczych szeregach.

„Pragnieniem moim jest zostać lotnikiem odrodzonego Lotnictwa Polskiego, stojącego na straży pokoju i zdobyczy klasy robotniczej. Pragnę w ten sposób służyć Polsce Ludowej, kroczącej do socjalizmu", — pisze kol. **Józef Kulikowski z Wrocławia,** syn robotnika — reemigranta z Francji i pyta o warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

„Co mam czynić, żeby wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa? Mam lat 20, jestem zdrowa (byłam krwiodawcą), wciąż marzę o lotnictwie wojskowym" — pisze kol. **Izabella Horodecka z Bytomia.**

„Czy mogę dostać się do lotnictwa wojskowego? Chciałbym zostać radio - operatorem. Bardzo proszę o radę i odpowiedź" — pisze kol. **Tadeusz Ufa z Sulejówka.**

stania lotnikami ze względu na stopień swego uświadomienia społeczno - politycznego.

Kandydaci na pilotów powinni zatem składać podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze do Zarządów Powiatowych ZMP.

Teoretyczne i praktyczne szkolenie lotnicze — przeprowadza Liga Lotnicza, organizacja skupiająca w swych szeregach wszystkich entuzjastów lotnictwa i będąca silnym, masowym zapleczem lotnictwa wojskowego. Przyszli lotnicy przechodzą kolejno w Lidze Lotniczej kursy szkolenia teoretycznego, praktyczne kursy pilotażu szybowcowego i silnikowego oraz przeszkolenie spadochronowe. Droga do lotn. wojskowego — prowadzi przez poszczególne etapy szkolenia w Lidze Lotniczej.

W tym roku — istnieje **możliwość bezpośredniego pójścia na szkolenie silnikowe.** Wyszkoleni w pilotażu silnikowym, najlepsi piloci Ligi Lotniczej będą mieli potem otwartą drogę do lotnictwa wojskowego.

Począwszy od roku przyszłego kandydaci na lotników wojskowych będą musieli wykazać się ukończeniem wszystkich kolejnych etapów szkolenia lotniczego w Lidze Lotniczej.



„Do jakiej wojskowej szkoły lotniczej mógłbym zostać przyjęty? Czy mogę dostać adresy takich szkół?" — pyta kol **Tadeusz Jarosz z Miechowa.**

Oto kilka fragmentów z dużej ilości listów do redakcji. Listów tego rodzaju redakcja otrzymuje co dzień dziesiątki. Niemożliwością byłoby odpowiedzieć szczegółowo na wszystkie po kolei. Czytelnikom naszym odpowiadamy zbiorowo, mając nadzieję, że ci, których nazwisk nie wymieniliśmy tu ze względu na szczupłość miejsca — nie wezmą nam tego za złe, a odpowiedź potraktują tak, jakby była skierowana bezpośrednio do nich.

Koledzy, kandydatom na lotników stawiane są wysokie wymagania. Muszą to być ludzie, biorący czynny udział w życiu społeczno - politycznym naszej ludowej ojczyzny, bezgranicznie wierni ludowi pracującemu i ludowemu państwu, wychowani w duchu międzynarodowej, braterskiej solidarności z masami pracującymi wielkiego Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej. To ludzie, szczerze oddani służbie dla narodu oraz sprawie obrony pokoju, w całej pełni uświadomione jednostki, żyjące życiem milionowych mas pracujących kraju, ściśle z tymi masami związane, świecące przykładem aktywnej, ofiarnej pracy zawodowej i społecznej.

W tym duchu — wychowuje młodzież Związek Młodzieży Polskiej, organizacja, odgrywająca wielką, podstawową rolę w każdej dziedzinie życia młodych obywateli Ludowej Polski. Dlatego też **na szkolenie lotnicze kierując kandydatów — Związek Młodzieży Polskiej,** przekazując Lidze Lotniczej swych najlepszych, aktywnych w pracy członków, godnych zo-

Nikt nie będzie przyjęty do lotnictwa wojskowego, nie będąc członkiem LL i nie mając odpowiedniego przygotowania teoretycznego i praktycznego — w LL.

Wniosek prosty: odpowiednie przygotowanie do służby w lotnictwie wojskowym można uzyskać tylko w Lidze Lotniczej.

Kol. Lech M. — po szczegółowe informacje zwróćcie się do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL we Wrocławiu. **Kol. Józef** — jak wyżej. SiM jeszcze nie raz będzie podawał wiadomości o lotniczym szkoleniu. Wasze wierszyki, przysłane nam do oceny — jeszcze niestety nie nadają się do druku. Odpowiedź ta niech Was nie zraża, przeciwnie — powinna zachęcić do dalszej wytrwałej pracy nad kształtowaniem stylu oraz sposobu logicznego i jasnego formułowania myśli. Jeśli macie rzeczywiście prawdziwe uzdolnienia poetyckie, to praca nad ich rozwijaniem wyda owoce. Wiersze, które nam wówczas przyślecie, postaramy się wydrukować.

Na koniec odpowiedź dla ob. **BOHDANA GRZYBKOWSKIEGO z Zarządu Okręgu Szczecińskiego LL w Szczecinie:** numery czechosłowackich czasopism lotniczych „Letectvi" i „Letecky modelar" możecie zamówić u nas, tj. w Redakcji Czasopism Lotniczych, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11/6. Czasopism węgierskich i bułgarskich — nie posiadamy. Cena w/w egzemplarzy wynosi 1 zł 20 gr za sztukę. Pieniądze należy wpłacać na konto PKO I-978, właściciel: ZGLL — Czasopisma Lotnicze, przesyłając dowód wpłaty do redakcji.

ZAR.

NASI KORESPONDENCI PISZĄ...

Szanowna Redakcjo!

Przesyłam pierwszą notatkę do działu „Korespondenci SiM-u donoszą". W dniu 8 października br. z inicjatywy klasy I A Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie, odbyła się wycieczka na lotnisko Warszawskiego Aeroklubu LL.

Głównym celem wycieczki było zapoznanie nowowstępujących do naszego Liceum z życiem na lotnisku, pracą pilotów klubowych i samolotami Aeroklubu. W wycieczce tej wzięło udział 15 osób.

Mimo trudnych warunków atmosferycznych — piloci Aeroklubu wykonali kilka lotów wleczonych za samolotem.

W imieniu uczestników wycieczki pragnę podziękować pilotom Warszawskiego ALL, a szczególnie instr. Wojczyńskiemu i nieznanemu nam z nazwiska instruktorowi spadochronowemu, za serdeczne przyjęcie i obietnicę udzielenia nam pomocy w lotniczej pracy na terenie naszej szkoły.

Wiesław Kruszewski
Warszawa
Państwowe Liceum Mechaniczno-Lotn.

Szanowna Redakcjo!

W końcu września powstało przy kopalni Niwka — Modrzejów nowe Koło Ligi Lotniczej. Koło to, które od razu zostało zarejestrowane w Miejskim Oddziale LL w Sosnowcu, zorganizowane zostało dzięki pomocy Komitetu Kopalniowego PZPR przy kopalni Niwka — Modrzejów.

Godnym podkreślenia jest fakt, że w szeregi członków nowego Koła LL wstąpiła jednogłośnie cała załoga kopalni, deklarując systematyczne opłacanie składek członkowskich.

W skład Zarządu Koła weszli: przewodniczący — Franciszek Halama, wiceprzewodniczący — Stanisława Lubańska, sekretarz — Franciszek Maroszak, skarbnik — Henryk Supernok.

Członek Zarządu Wiesław Herjan zobowiązał się do prowadzenia akcji propagowania celów i zadań Ligi Lotniczej.

Przykład z kopalni Niwka — Modrzejów powinny wziąć inne zakłady pracy w Sosnowcu, w których nie ma jeszcze Kół LL. Zakładów takich jest w Sosnowcu jeszcze sporo.

Stanisław Meus
Sosnowiec
Żymierskiego 18

Sądzimy, że najwłaściwszym sposobem zachęty do zakładania nowych Kół LL jest przykład własnej sprężystej organizacji i widoczne efekty ligowej pracy. Nie wątpimy, że praca w Kole LL przy kopalni Niwka — Modrzejów pójdzie w górniczym tempie.

w skrócie

Nowy rok szkoleniowy rozpoczął się w Ośrodku Modelarstwa Lotniczego LL w Poznaniu. Kandydaci i kandydatki na lotników w wieku od lat 12-tu mogą się zgłaszać codziennie w godzinach od 16 do 20-ej pod adresem: Poznań, ul Marcelińska 21.

W osadzie fabrycznej Moszczanice i we wsi Borkowice na terenie powiatu piotrkowskiego znajdują się modelarnie lotnicze przeznaczone specjalnie dla młodzieży robotniczej i wiejskiej. Modelarnie te wykazują się bardzo aktywną pracą szkoleniową.

Liga Przyjaciół Żołnierza prowadzi pracę nad popularyzacją osiągnięć Wojska Polskiego, rozpowszechnieniem wśród członków Ligi i ludności, wiedzy wojskowej i technicznej oraz nad krzewieniem sportów wojskowych. LPŻ nawiązuje w tym celu ścisłą współpracę z Powszechną Organizacją „Służba Polsce", Ligą Morską oraz Ligą Lotniczą.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1933. B-131831

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

SKRZYDLATE CZASY



Według Czasopisma radzieckiego „Ogoniok"